

DISTRICTUS

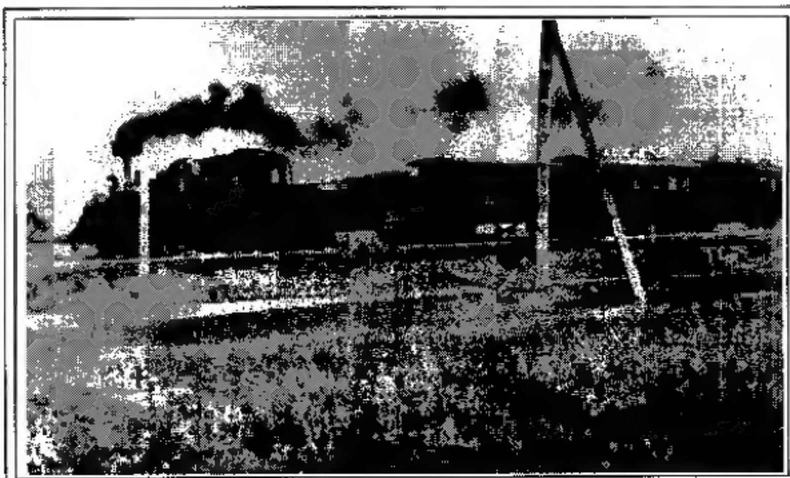
ПАВЕТ



ВЫДАННЕ КРАЯЗНАЎЦАЎ БРАСЛАЎШЧЫНЫ

№ 8 (33) ЖНІВЕНЬ 2004 г.

5 жніўня 1964 г. па вузкакалейнай чыгуначнай лініі Друя – Браслаў – Дукштас прайшоў апошні цягнік. Вёў яго машыніст Троцкі. Цягнік ішоў вельмі павольна. Да апошняга вагона была прывязана мятла, што падмятала пуць. Неўзабаве пачалася разборка вузкакалейкі. Гэтыя падрабязнасці з гісторыі мясцовай чыгункі прыводзяць у сваёй працы "Вузкакалейная чыгунка Друя-Дукштас: гісторыя і ўспаміны" краязнаўцы клуба «Зямляне» Грытунскай школы.



Вынікае, што чыгунка Друя-Дукштас перапыніла сваю працу 40 гадоў таму. Да гэтай пары можна ўбачыць рэшткі палатна чыгункі. Месцамі чыгунка была прыстасавана пад колавыя дарогі. У Друі захаваўся чыгуначны мост, некаторыя пабудовы станцыі. У Браславе існуе будынак вакзала, узведзены ў 20-30-я гады, ёсць былыя пакгаўзы (у адным з іх месціцца гандлёвы дом "Віталіч"). Яшчэ пра чыгунку згадваецца ў экспазіцыі гістарычна-краязнаўчага музея, у кнізе "Памяць".



Браслаўскі чыгуначны вакзал. Фота 1930-х гадоў.

Усё меней застаецца ветэранаў чыгункі, якія ашчадна зберагаюць фотаздымкі, іншыя памяткі былой працы.

Важна сабраць іх, зберагчы, бо вузкакалейка Друя – Браслаў – Дукштас у свой час адыграла істотную ролю. Яна надзейна звязвала Браслаўшчыну з буйнымі гарадамі. "Вузкая дарога ў шырокі свет", - казалі перад вайной. Шкада, што яна перастала існаваць, бо цяпер яна б была адной з турысцкіх славутасцей Браслава.

Такім чынам тэма гэтага нумара – чыгунка Друя – Браслаў – Дукштас.

Падрабязнасці пра вузкакалейку Друя - Браслаў - Дукшты з артыкула К.Шыталя «Чыгункі паўночна-заходняй Беларусі»

(«Вольнае Глыбокае» №31. 2004 г.)

У 1916 г., калі лінія фронту паміж нямецкімі і расійскімі войскамі канчаткова стабілізавалася, з абодвух бакоў пачалося будаўніцтва падвозных чыгуначных шляхоў. Нямецкі бок збудаваў тры ўчасткі: Дукштас- Чэпуканы, Ігналіна-Відзы-Гадуцішкі і Лынтупы-Нарач-Ашмяны.

Летам 1916 г. расіяне пабудавалі шырокалейны пуць ад станцыі Бальбінава Рыга-Арлоўскай чыгункі да мястэчка Прыдруйск. Адначасова з гэтым за два месяцы будуецца пуць каля 60 км Друя – Браслаў – Опса – Пеліканы. Праз Дзвіну ў Друі будуецца мост. У Прыдруйску ўзводзіцца вузкакалейнае паравознае дэпо, у Друі – вагоннае дэпо і вузкакалейка.

Чыгуначная лінія Дукшты-Чэпуканы ўзводзілася з удзелам аўстрыйскіх інжынераў. Каляя мела 750 мм шырыні.

У пачатку 20-х гадоў польскія ўлады злучылі абедзьве лініі. Даўжыня чыгункі Друя – Браслаў – Дукшты стала 94 км. Яе абслугоўвала дыстанцыя пуці №18, якая дзялілася на 14 акалоткаў. Курсавалі дзве пары цягнікоў у дзень. Кожны цягнік складаўся з 2-3 пасажырскіх і 1-2 таварных вагонаў.

У 1933 г. вузкакалейка была звязана з шырокакалейнай чыгункай Варапаева-Друя (даўжыня 89 км), якая будавалася ў 1930-33 гадах. Яе будаўніцтва было звязана з планамі ўрада Польшчы ператварыць Друю ў рачны порт, звязаны з Балтыйскім морам.

Пасля ўваходжання Заходняй Беларусі ў склад СССР і да далучэння Літвы да Савецкага Саюзу, цягнікі даходзілі да станцыі Грытуны, дзе для развароту збудавалі "вугольнік". Былі зняты ўсе раз'езды, акрамя Браслава.

У 1946 г. на вузкакалейку прывезлі новы састаў з Чэхаславакіі. Пасля вайны цягнік курсаваў толькі адзін раз на дзень.

У 1961 г. у сувязі са стратнасцю была зроблена першая спроба зачыніць вузкакалейку, але гэта зрабіць не дазволіла Міністэрства абароны.

У 1963 г. вузкакалейка была абсаджана кустамі для аховы ад снежных заносаў. Адзін саджанец каштаваў 1 рубель.

Пасля закрыцця чыгункі вагоны яшчэ 2 гады стаялі ў Дукштасе. Паравозы перадалі ў дэпо "Навагрудак". Дэпо "Друя" прыстасавалі пад патрэбы "Сельгастэхнікі".

Як пашыралі вузкакалейку.

З успамінаў былога браслаўскага старосты Зеліслава Янушкевіча

У час прыбывання на Браслаўшчыне міністра чгуначнага транспарту Рамоцкага удалося праз выпадак вырашыць адну праблему, звязаную з вузкакалейкай. Пасля палявання міністр захацеў вярнуцца ў Дукшты не на конным вазку, а чыгункай, бо стаяў моцны мароз з ветрам. У Чэпуканах селі на цягнік, які як раз падыйшоў. І трэба было так здарыцца, што вагончык, у якім мы ехалі з міністрам, саскочыў з рэйкаў. Здаралася гэта на вузкакалейцы даволі часта. Паколькі цягнік і не спрабаваў спаборнічаць з ветрам і ехаў з хуткасцю не болей 20-30 км у гадзіну, то нічога нікому не стала. Адразу выйшаў з вагона і папярэдзіў чыгуначнікаў, каб на пытанне міністра наколькі часта гэта здараецца, адказвалі – вельмі часта. Заняўся мабілізацыяй пасажыраў і некалькіх хлопцаў з суседніх вясковых халуп на працу па пад'ёму вагонаў на палатно. Дарэчы, чыгуначнікі заўсёды вазілі з сабой прыстасаванні, якія істотна дапамагалі ў такой аперацыі. Рамоцкі хацеў выклікаць тэхнічную дапамогу з Дукштаў, але мне ўдалося



Браслаўскі паравоз.
Фота археолага Л.Аляксеева. 1950-я гг.

пераканаць яго, што мы самі дадзім рады, бо ўжо не першы раз цярпім падобнае "крушэнне". Дзесьці праз 40 хвілін рушылі далей. Зразумела, што ўсе размовы ў вагончыку круціліся вакол здарэння. З жартамі расказваў міністру, што цягнікі лініі ў асноўным ходзяць з такімі крушэннямі, прычым па некалькі разоў за рэйс. Мясцовыя жыхары смяюцца з гэтага і адначасова злуюць, бо вымушаны дапамагаць вяртаць вагоны на месца. Вось і цяпер яшчэ не вядома, ці даедзем да Дукшт без здарэнняў. Адначасова давёў да міністра, што праз вузкакалейку дастаўляюцца амаль ўсе патрэбныя павету тавары. Праз яе вывозіцца мясцовая прадукцыя. Міністр абяцаў падумаць над тым, як пашырыць каляю. Ваявода адразу падхапіў размову і прапанаваў, каб абдумванне сітуацыі было даручана старшыні чыгуначнай дырэкцыі, які абавязкова штосьці прыдумае. Міністр засмяяўся і адказаў, то няхай ён і бярэцца за справу.

Старшыня дырэкцыі Фалькоўскі сапраўды прыдумаў. Што, праўда, не так хутка, як хацелася. Толькі праз два гады пасля знаходжання міністра на Браслаўшчыне пачаліся працы па пашырэнню каляі да 750 мм.

Для таго, каб прыспешыць пашырэнне чыгункі і аблегчыць гэту працу, мы прапанавалі сялянам бясплатную замену кавалкаў зямлі неабходных пры правядзенні прац, на зямлю, якая да гэтага была занята палатном. Выраўніванне лініі чыгункі было вельмі неабходна на ўсім участку ад Дукшт да Чэпуканаў (чыгунка тут абмінала пагоркі і балацінкі, віхляючы як вуж сярод узгорыстага рэльефу). Далей па ўчастку да Трабшаў таксама патрэбны былі працы ў многіх месцах. Зразумела, што прапанаваная замена зямлі не была на карысць сялян, бо ва ўласнасць яны атрымлівалі насыпы, а ў замен аддавалі кавалкі дагледжанай зямлі. Іншага варыянту мы не мелі, бо пры набыцці зямлі патрабавалася падрабязная дакументацыя і сам працэс доўжыўся 8-10 месяцаў. Тым часам мы згубілі б крэдыты на правядзенне прац. Меркаваў, што ўдасца неяк дамовіцца з уласнікамі. Сапраўды амаль не меў з тым клопатам за выключэннем аднаго выпадку.

Нейкі Мацеша, жыхар ваколіцаў вёскі Трабшы заявіў, што свайой зямлі на замену не дасць і забараніў тэхнікам працаваць на ўласным полі. Тэхнікі прапанавалі грошы і гэтым яшчэ пагоршылі сітуацыю. Гаспадар зразумеў, што калі яму нехта плаціць, то без яго ўлады праводзіць працы ніхто не можа. Справа магла даставіць нам шмат клопатаў, за прыкладам Мацешы маглі пайсці іншыя гаспадары і замарудзіць працы. Звярнуўся па дапамогу да супрацоўніка павятовага аддзела Яна Шыпілы, які жыў у пары кіламетраў ад Мацешы ў Галавачах. Той паабяцаў, што пастараецца. Пазней мне стала нешта вядома аб тых стараннях.

Пайшоў Шыпіла да свайго суседа Міхала Мацешы і напачатку паразмаўляў пра розныя будзёныя справы, а потым нібы мімаходзь закрануў і справу чыгункі:

"– Ці гэта праўда пане Міхале, што выгнаў ты чыгуначных тэхнікаў са свайой зямлі? Хацеў бы параіцца з панам. Прыйшлі ... і на маю зямлю, ды давай калаць. Я пытаю, што рабіце, а яны ў адказ – староста, маўляў, дазволіў. Так я і замоўк. Але шкада мне свайой зямлі. Парай, як мне ад іх адчапіцца, але так, каб са старостам адносіны не сапсаваць..."

"– Тут пане Яне справа простая – зямля мая, купчую на яе маю, так і не даю псаваць. Заплаціць хацелі, але грашыма не ўзяў."

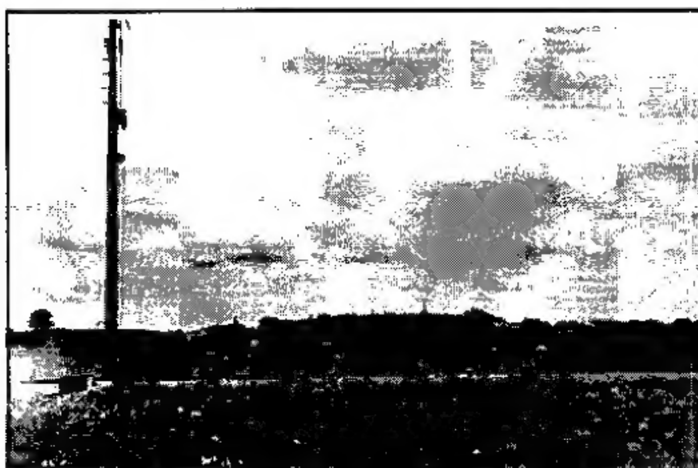


Чыгуначны прыпынак у Лесніччоўцы. 1930-я гг.

"– Купчую і я маю, але можа ёсць такое права, паводле якога староста працы дазволіў. Ці можа пане Міхале меў якое распараджэнне ад старосты?"

"– Не, нічога такога не меў. Ды і навошта. Купчую маю, зямля мая і не згодзен яе аддаваць. Вось і канец."

"– Ну, дзякую, пане Міхале, буду і я так рабіць. Хаця прызнаюся, баюся я старосту, хаця мы і знаёмыя. Ведаеш, добры чалавек, даступны, але як злуецца, ратуй Божа, які страшны робіцца, амаль што іскры з вачэй ляцяць. Але нічога, зямля мая, купчую маю, не дам на будоўлю. Скажу, Мацеша не дае і я таксама не дам, а як не, то і я – не."



Цягнік у наваколлі Браслава. 1930-я гг.

Мацеша пасля такога заканчэння нібы задумаўся. Пачаў казаць, што лепей на яго не спасылацца, бо са старостам трэба быць ў згодзе. Шыпіла прапанаваў Мацешы з'ездзіць да старосты і паразмаўляць з ім. Мацеша не вельмі хацеў ехаць і стаў угаворваць Шыпілу каб той з'ездзіў. Дамовіліся, што паедзе Шыпіла. Праз пару дзён спецыяльна па гэтай справе Мацеша прыйшоў да Шыпілы, але той адказаў, што яшчэ не выбраўся да старосты, дый увогуле не дужа мае ахвоты, раптам староста заэлуецца, што тады рабіць.

"– Вось жа сам падумай пане Міхале, ці не так можа быць. Бо відавочна чыгунка мусіць бегчы прама, а абмінуць перашкоду ніяк не можа. Трэба, так і дом разбяруць. Не, не паеду да старосты. Бо ведаеш, пане Міхале, са старостай калі добра так добра, а калі яму запярэчыш, то вельмі небяспечна. Памятаю, аднаго разу ехалі з ім па дарозе. Бачым, каля вёскі Каленкішкі цэлы статк свіней на дарозе корпаецца і моцна дарогу перарыў. Непадалёку стаіць пастух і нічога не робіць. Так староста як прыпыніў машыну, як наскочыў на пастуха. Меркавалі зараз ударыць. Праўда, не ўдарыў, а ўсё крычаў, тупаў нагамі, аж пыл па дарозе пайшоў. Пастух ад страху ледзь прытомнасць не страціў., бажыцца, што болей не будзе. Толькі староста ўсё лаецца, ды тупоча нагамі. Нарэшце супакоіўся трохі і да пастуха звярнуўся, што калі паедзе назад у Браслаў, каб усё было папраўлена. ... Не дай Божа не будзе зроблена, сам пастух пойдзе пад арышт, а вёска заплаціць пяць соцен штрафу...

"– Так што бачыш пане Міхале, ехаць мне да старосты не выпадае, едзь сам.

Пастаяў нейкі час Мацеша, падумаў і кажа:

"– А д'ябал іх бяры, няхай будуюць. Толькі папрашу цябе, пане Яне, каб ты сказаў тэхнікам, што дазваляю будоўлю. Мне самому неяк сорамна да іх ісці.

Праз пару тыдняў, праязджаючы па сваіх справах, завітаў да Мацешы і пахваліў яго грамадзянскі ўчынак і прапанаваў заплаціць за зямлю. Мацеша адмовіўся, маўляў іншыя задарма мяняюць і я ад іх не горшы...

Трэба адзначыць, што пашырэнне і выраўніванне чыгункі значна палепшыла рух па лініі. Транспарт надалей курсіраваў нармальна.

Браслаўская чыгунка адлюстравана і ў паэзіі, што праўда не ў высокай, а ў мясцовай, браслаўскай. Пагартаем зборнік вершаў "Над возерам Дрывяты" Яна Роберта Стахуры, браслаўскага служачага, які надрукаваны ў 1935 г. у друкарні Магаты (будынак, дзе зараз месціцца краязнаўчы музей – рэд.) пад псеўданімам А.Снудоўскі. Верш "Апоўдні" перадае стан прыроды, зморанай летняй спёкай, калі ўсё нібы застыла ў спакоі і раптам ў гэты летні сон урываюцца гукі цягніка, які вязе ў Браслаў шматлікіх гасцей з Вільні і Варшавы:

...
Wtem po cichim, ciemnym borze
Głos-gwizd się odzywa,
I po krętych, wąskich szynach
Mnie lokomotywa.

W takt stukając mkną wagony
Na słonecznym skwarze
Od Warszawy, Wilna strony
Jadą liczne twarze.

Od Bierezy chłodek niesie
Na ciche gęstwiny.
Krętą wstęgą w cichym lesie
Błyszczą małe szyny.

Гартаючы старыя газеты

Міхал Абязэрскі

ВУЗКАЯ ДАРОГА ДА ВЯЛІКАЙ СПРАВЫ

Патрэбна колькі цярплівасці каб адважыцца наведаць аддалены ад цэнтра Браслаўскі павет. Аднак, ахвяра чалавека прызвычаенага да сучасных транспартных камунікацый будзе шчодра аплачана. Бо, і падарожнік, і шукальнік прыгожых краявідаў, і грамадскі дзеяч, і дзяржаўны служачы – усе яны будуць уражаны ўбачанай тут прыгажосцю і той працай, якую ўклалі ў гэты куточак польскія ўлады...

Не быў у Браславе два гады і таму настраіваўся на паездку памятаючы мінулы досвед. Быў гатовы перанесці ўсе дарожныя выпрабаванні, асабліва паездку па вузкакалейцы. Успамінаю часы, калі дакладнага раскладу руху па ёй не было, калі пасажыры заледзьве не ўласнымі плячыма мусілі піхаць вагоны, якія асабліва на першым участку ад Дукшт да Рымшан не хацелі трымацца на рэйках.

У Дукштах пры пераходзе ад цягніка шырокай каляі да вузкакалейкі, адразу заўважыў нечаканку – новыя вагоны, якія замянілі даўнія нямецкія скрыні з лавамі ўздоўж сцен і маленькімі закратаванымі вокнамі. Новыя вагоны другога і трэцяга класаў (так, так – другога класа!) пабудаваны ў айчынных свянцянскіх майстэрнях, вельмі выгодныя з ....сядзеннямі і вялікімі вокнамі. Падарожнік мае шырокі агляд па абодвух баках. А цягнік ідзе сярод маляўнічых пагоркаў, палёў і азёраў. Ён пхнецца з надзвычайнымі выгібамі, нагадваючы вужаку, які паўзе сярод густога травастою, паказваючы пасажырам спрацаваны лакаматыў то з правага, то з левага вокнаў, чапляючыся за расліны, нясціпла зазіраючы ў вокны сялянскіх хат і гэтым нібы зневажаючы гасцінных гаспадароў падворкаў, якія выбеглі павітаць госця. А над усім гэтым – ужо спрацаванае і бляклае восеньскае сонца, якое лагодна, развітальна ўсміхаецца ў пажоўклых гаях, кармінавых рабінах, ці ў асляпляльных чашах азёраў. Да таго чуецца прыгожы акампанемент ветра ў вагонным вентылятары.

Пасажыраў увогуле няшмат, пераважна чыноўнікі, якія едуць па службовых справах, мястэчковыя купцы, менш за ўсё сялянаў. Апошнія, калі меркаваць па надпісах "сцеражыся цягніка" на частых пераездах, болей давяраюць уласнаму каню і вазу. Яны могуць пры яздзе "напрасткі" абмінаць шматлікія чыгуначныя выкрунтасы. Рух на колах тут даволі значны. Адносіны да чыгункі як з боку людзей, так і коней даверлівыя і прыяцельскія. Коней не адпужвае пфукаючы лакаматыў, а людзі на вазах з усмешкамі вітаюць нас шапкамі.

На ўчастку паміж Дукштамі і Рымшанамі ідуць земляныя працы. Найбольш значныя павароты, якія калісці маскіравалі нямецкія вайсковыя цягнікі, цяпер выраўніваюцца. Ужо часткова траса бяжыць па выраўненай чыгунцы, перад зімой зручных участкаў стане больш. Ёсць надзея, што пасля заканчэння прац гэты найгоршы кавалачак чыгункі да Рымшан, будзе значна палепшаны. Калі да таго каляю пашыраць да 750 мм, калі па чыгунцы пачнуць курсіраваць вагоны як на свянцянскай чыгунцы, тады ў нябыт адыйдуць пакуты тутэйшых пасажыраў ...

За Рымшанамі відаць як будуюць шашу Дукшты-Відзы. Працу вядзе Браслаўскі соймік, які размеркаваў яе па 3 гады ... За Чэпуканамі паваротаў становіцца меней, хуткасць цягніка ўзрастае, даганяе графік. У Грытунах пры станцыі прадпрыемства па вырабу бетону. Гэта мясцовасць звязана з Дрысвятамі, размешчанымі ў 8 км над маляўнічым возерам. За Грытунамі язда становіцца зусім нармальнай. У Трабшах, што над возерам Аболе, пасажыры выйшлі з цягніка каб пагрэцца на сонцы, якое паказалася пасля дажджоў. Нас запэўніваюць, што ў Браславе будзем у час. На раз'ездзе вітаем сустрэчны цягнік. Ён складаецца з двух пасажырскіх вагонаў, у нас жа чатыры, з іх тры – таварныя, цалкам наладаваныя грузам.

Едзем. Узмацняецца надзея, што ў Опсе пад час стаянкі за 50 хвілін зможам падсілкавацца. Тут знаходзіцца адзіны паміж Дукштамі і Браславам буфет. Застаецца ў баку касцёл у Пеліканах, удалечыні бачны вежы пеліканскага маёнтка і неўзабаве прыязджаем у Опсу. Замест знішчанага ўвесну пажарам драўлянага мястэчка вырастае Опса мураваная. На будынку спаленага касцёла скончваюць дах. Бачны аднапавярховыя мураваныя дамы, якія ўзведзены з пустакоў.


Чыгуначны прыпынак Яя. 1930-я гг.

У буфеце знаходзім гамонкі самавар. Аднак цесная клятушка буфета і маленькі столік не даюць магчымасці спакойна папіць гарбаты, тым больш і кандуктар прыспешвае. Адзін з маладых пасажыраў, які відаць абазнаны ў асаблівасцях мясцовай чыгункі, супакойвае нас і дадае каб яго не чакалі, бо дагоніць. І сапраўды, бачым як ён дагнаў цягнік перад мастом, калі хуткасць была невялікай. Ва ўсялякім выпадку мы мелі забаву, пазіраючы ў адкрытыя дзверы апошняга вагона цудоўную перамогу, прадэманстраваную ў найлепшай форме.

За Опсай аглядаем соймікавую сельскагаспадарчую школу, якая размяшчаецца ў грунтоўным палацы графа Плятэра. Маёнтак быў забраны ў час правядзення аграрнай рэформы і належыць школе, у якой 26 маладых хлопцаў на працягу 11 месяцаў маюць заняткі па тэорыі і практыцы сельскай гаспадаркі. Пакуль папулярнасць яе не такая высокая. Сярод дробных гаспадароў няма разумення неабходнасці навучання.

Паволі надыходзіць вечар. Пад Браславам заходзячае сонца адбіваецца ў пясках. На шляху пясок трапляецца ўпершыню. Са станцыі кірую да першаразраднага гатэля паны Балды. Гэты чалавек прыжаніўся на мясцовай кабеце, уладальніцы дому. Цяпер у іх агульная справа заснаваная па прынцыпу – ёе грошы – мая галава. Пакой невялікі, чысты, да таго недарагі. Калі верыць цэнніку "за начлег аднай грамадзянскай асобы 1 злоты 30 грошай. Начлег двухасабовы ў адным ложку з дадатковым ложкам – па 1 злотаму 20 грошай". Што тут скажаш? Што ні край, то свой звычай. Аднак не зашкодзіць гатэльшчыкам вялікіх месц даследаваць сістэму пана Антона Балды.

Słowo. (Вільня). 21 кастрычніка 1928 г.

З краязнаўчай працы клуба "Зямляне" Грытунскай школы (кіраўнік А.Кажанеўская) "Вузкакалейная чыгунка Друя-Дукштас: гісторыя і ўспаміны"

Усяго на дыстанцыі было 14 брыгад (акалоткаў). У наваколлі Грытун працавалі 4 брыгады: 1-я брыгада на станцыі Трабшы, 2-я брыгада на станцыі Грытуны, 3-я брыгада на станцыі Рымшаны, 4-я брыгада на станцыі Дукштас.

За кожнай брыгадай быў замацаваны свой кавалак вузкакалейкі. За 2-й брыгадай, што была ў Грытунах – было 8 км чыгункі: 6 км на літоўскім баку, 2 км – на беларускім.

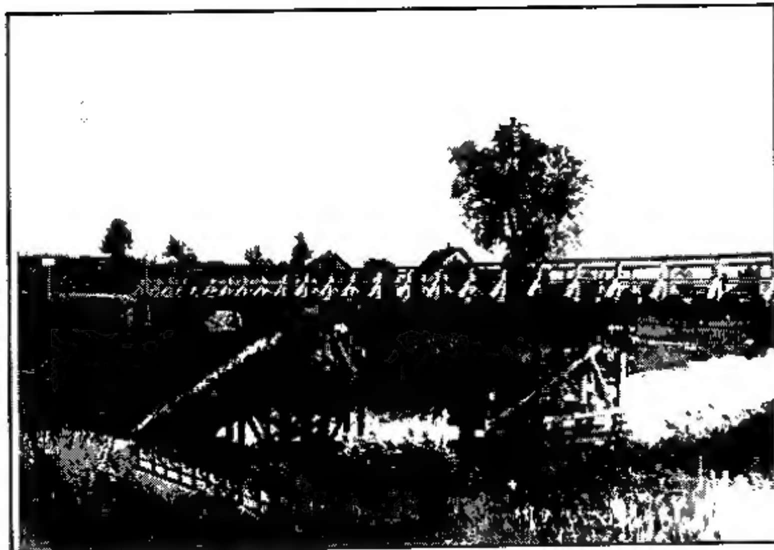
Быў тут адзін цікавы момант.

У Трабшах (што каля возера Обаль) усе рабочыя паміж сабой размаўлялі на беларускай мове. У Грытунах – на польскай мове. У Рымшанах – на літоўскай. Але самае цікавае тое, што, калі людзі сустракаліся ўсе разам і разам працавалі – усе добра разумелі адзін другога. Вось адкуль і пайшло, што ў нас у Гірэйшах і Грытунах можна пачуць і рускія словы, і польскія, і разам літоўскія.

Да 1939 г. раз'ездаў было шмат, пасля 1939 года засталіся тры: у Друі, Браславе, Дукштах.

З успамінаў Эдуарда Вырвіча, пуцейнага рабочага вузкакалейнай чыгункі

Рабочым-пуцейцам на чыгунцы адпрацаваў 14 гадоў, з 1928 года. З задавальненнем успамінаю той час, цікава было, хаця на працу было далёка дабірацца. Жыў я ў вёсцы Савічы. А да станцыі Грытуны было 8 км. Дабіраўся і пешшу і на роварах. Рабілі рамонт пуцей, даглядалі чыгуначны насып, працавалі на будаўніцтве Станянскага чыгуначнага маста, што злучаў літоўскі і беларускі бакі.



Чыгуначны мост каля в.Рубеж.
Фота Ч.Данісевіча. 1950-я гг.

Мост быў пабудаваны праз раку Дрысвяціцу. Доўга ён потым яшчэ служыў людзям, калі і чыгункі ўжо не стала. Поўнасцю знішчаны і разабраны быў ужо ў 90-х гадах. Зусім нядаўна яшчэ чыгуначная рэйка праз Дрысвяціцу злучала Літву і Беларусь. Цяпер тут ідзе дзяржаўная мяжа. І так "далёка" той Дукштас...

Раней зімы былі больш суровыя, чым цяпер. Чыгуначныя шляхі ў зімовы час моцна замятала. Спераду ў цягніка быў падчэплены снегаачышчальнік (такая вялікая рыдлёўка) і расчышчаў снег. На пераездах, мастах рыдлёўку падымалі, а гэтыя месцы расчышчалі рабочыя-пуцейцы.

Часта былі ў камандзіроўках на іншых участках дарогі. Рабілі рамонт дарогі за Опсай, у Чэрнева. У Мёрах, Шаркаўшчыне, Глыбокім – будавалі пад'езды да чыгуначных станцый.

Быў камандзіраваны нават у Маскву ў 1957 г. Перад маладзёжным фестывалем тры месяцы (красавік, май, чэрвень) працаваў на добраўпарадкаванні Масквы. У 1963 годзе зрабілі абсадку дэкаратыўнымі кустамі вузкакалейныя дарогі. Раней на зімку драўляныя заслоны ставілі, а ветры, буры снежныя іх часта заносілі. Было вырашана зрабіць жывую абарону, а неўзабаве чыгунку закрылі ... Хацелі закрыць яшчэ ў 1961 г. Але адстаялі гэтую чыгунку васнныя, таму што яна была замацавана за іх ведамствам.

Як цяпер памятаю дзень 5 жніўня 1964 г. Ішоў апошні цягнік на нашай чыгунцы. Кіраваў гэтым цягнікам машыніст Троцкі. Ішоў цягнік павольна, а да апошняга вагона была прымацавана мятла, усё падмятала апошні раз. У Дукштах вагоны яшчэ стаялі 2 гады, потым адправілі на іншую станцыю ...

Добра памятаю людзей, з якімі працаваў разам: Мацеша Вацлаў Міхайлавіч, Гедзюн Станіслаў, Бужынскі Ян Аўгуставіч, Чайкоўскі Баляслаў, Чайкоўскі Канстанцін. Начальнікам дыстанцыі быў Каржэнка, Майстрамі – Вайцяховіч і Казлоўскі.

Пасля закрыцця чыгункі я пайшоў працаваць дарожнікам. Працаваў на ўчастку Дрысвяты-Відзы са жніўня 1964 г. па 1988 год. ... Усё маё жыццё звязана з дарогамі. Усё жыццё я іх будаваў, рамантаваў, спачатку чыгуначныя, потым грунтовыя. Гляджу на сучасныя дарогі і радуюся, як раней цяжка было веснай і восенню дабрацца з Савічаў да Гірэйшаў. Цяпер усё не так. Душа радуецца, што мая праца не прапала.

Экспедыцыі, пошукі, знаходкі

Вузкакалейка Друя — Дукшты праходзіла сярод вельмі маляўнічай мясцовасці. З вокнаў вагонаў можна было назіраць за азёрамі і ўзгорыстымі краявідамі, за невялічкімі вёскамі і хутарамі, мястэчкамі з касцёламі і цэрквамі. Ужо ў 30-я гады XX стагоддзя чыгунка прапаноўвалася не толькі як сродак даезду турыстаў у Браслаў, Слабодку і іншыя турысцкія мясцовасці, але і як самастойны турысцкі маршрут.

Інфармацыя аб ім, напрыклад, была змешчана ў "Турысцкім даведніку па Польшчы" (т.1. Паўночна-Усходняя Польшча. Варшава. 1935).

Друкуем апісанне маршрута, у якім апусцілі гістарычныя звесткі па Браславу і Друі.

Вузкакалейная чыгунка Дукшты – Друя. Даўжыня 94 км. Працягласць падарожжа каля 4-х гадзін дзённым цягніком і каля 5-ці гадзін – начным. Маршрут: Дукшты Вузкія (станцыя) – 4 км. Бяржэнікі – 9 км. Рымшаны пад воз.Ілгіс, касцёл драўляны новы, бачны з вокнаў вагонаў – 13 км. Бянюны, за імі па правы бок бачна воз.Аліварда – 16 км. Чэпуканы – 21 км. Грытуны – 25 км. Ставарэлі – Трапшы пад воз.Аболе – 34 км. Пеліканы, касцёл мураваны, псеўдаготыка, 1872 г. – 39 км. Опса, сельгасшкола ў даўным палацыку XIX ст., парк над возерам, стары магутны дуб. У школе можна замовіць начлег і харчаванне – 49 км. Каленкішкі – на 57-м кіламетры па левы бок воз.Бярэжжа – 59 км. Браслаў, у 0,5 км па брукаванай дарозе мястэчка над азёрамі Дрывяты і Навяты, каля 3800 жыхароў, у тым ліку 65% палякаў. Гатэлі: Балды па вул 3 Мая, Ульмана па вул. 3 Мая, Быка па вул.Пілсудскага. Рэстараны: Касы для ўраднікаў па вул. 3 Мая. Дзейнічае аддзел Польскага краязнаўчага таварыства ў будынку павятовага шпіталя. Школьная турыстычная база – у агульнай школе па вул.Іказненскай 21 (20 ложкаў, летам – у намётах). Для дарослых – 40 гр., для школьнікаў – 20 гр. Два лагеры ЦІФВ (Цэнтральнага інстытута фізічнага выхавання) пад воз.Дрывяты і воз.Навяты. Харцэрскія лагеры. Пошта на рынку...

Лінія чыгункі мінае па леваму боку азёры Несціш і Недрава – 72 км Слабодка Вузкая, станцыя, пара гатэляў, рэстаранаў, касы на КАПу (корпуса аховы памежжа). Ёсць магчымасць размясціцца на начлег і арганізаваць вандроўкі па наваколлю. З вежы касцёла цудоўны від на бліжэйшае наваколле і азёры Браслаўшчыны. Каля 3 км маёнтак Завер'е, з паловы XVII па палову XIX стст. уласнасць Мірскіх. Прыгожы парк, палацык 30-х гадоў XIX ст., адзін фасад у стылі ампір, другі – псеўдагатычны. У парку – руіны каплічкі пач. XIX ст. у стылі класіцызм...

80 км. Друйск – 87 км, Яя – 92 км, Мілашова – 94 км. Друя, станцыя над р.Дзвіна, на мяжы з Латвіяй пры вусці р.Друйка. Гатэль Рывоша на Рынкавай плошчы 14 (10 пакояў), чайная на рынку, сталовая Кабліцовай, пошта па вул. 3 Мая 28...


Альфонс Карны

У першым нумары "Павета" паведамлялася аб знаходцы ў Браславе, у раёне Заборных Гумнаў, бронзавай галавы Ю.Пілсудскага. Гэта праца вядомага скульптара А.Карнага, якая была ўстаноўлена ў цэнтры мястэчка. Скульптура магла стаць кавалкам бронзы, але лёс яе склаўся шчасліва. У чэрвені арганізацыя выхадцаў з Браслаўшчыны, якая прычынілася да выкупу скульптуры, перадала яе ў музей сям'і Пілсудскіх у г.Сулеювек. Таблічка будзе інфармаваць наведвальнікаў, што скульптура паходзіць з Браслава. Мяркуецца яе экспанаванне на выставе "Браслаўшчына" у Этнаграфічным музеі ў Гданьску. Адкрыццё выставы адбудзецца 10 лістапада 2004 года.

Адкрыццё помніка Ю.Пілсудскаму ў Браславе адбылося 26 ліпеня 1936 года. Урачыстасці шырока асвятляла прэса. Падаем артыкул з Варшаўскай газеты "Кур'ер", змешчаны ў нумары ад 30 ліпеня 1936 года.

Помнік над Дрывятамі

(Свята Браслава паводле ўражанняў уласнага карэспандэнта)

26 ліпеня ў Браславе, як і ў шэрагу іншых гарадоў і мястэчак Польшчы быў адкрыты помнік Маршалку Юзафу Пілсудскаму. Аднак урачыстасці ў Браславе мелі свае асаблівасці, свой індывідуальны стыль... Бо тут афіцыйны бок мерапрыемства адышоў на другі план, саступаючы правам прыроды і чалавечых сэрцаў. І менавіта гэта было так непараўнальна прыгожа і непаўторна.

Няшмат, напэўна, гарадоў у Польшчы маглі б забяспечыць урачыстасці такім цудоўным прыродным фонам. Палявы алтар, устаноўлены на раўніне над возерам Дрывяты, з шырокай перспектывай на блакітную шыр, на пакрытыя дымкай далі, карункі лясоў на даляглядзе, заледзьве бачныя праз настоенае спякоцем паветра... Святую імшу адправіў ксёндз-доктар Пётр Слядзеўскі, капелан КАПу (корпус аховы памежжа), асоба добра вядомая ў Вільні. Святару дапамагалі два харцэры. Імшу слухалі ганаровыя госці, сярод якіх: прадстаўнік ваяводы віленскага Біркенмаер, камандзір брыгады КАПу палкоўнік Ацэткевіч, прадстаўнік Цэнтральнага інстытута фізічнага выхавання (ЦІФВ) палкоўнік Гілевіч, прафесар універсітэта імя Ст.Баторыя Казімір Славінскі. Слухалі набажэнства прадстаўнікі мясцовых арганізацый, вайскоўцы, памежнікі і моладзь, якая прыехала адпачываць у Браслаў з розных куткоў Польшчы...

Па заканчэнні набажэнства каля помніка, які нібы імкнецца ў вышыню, з вельмі трапнай прамовай выступіў староста Трытэк. Ён падкрэсліў асобы характар гэтай зямлі, асаблівасць якой палягае на прыгажосці яе краявідаў і моцных сувязях з астатняй Польшчай і з размешчанай побач ракой Дзвіной, напоўненай у розныя часы вялікай колькасцю ахвярнай крыві. "Да працы, на плячо зброю і наперад марш!" – заклікае прамоўца Браслаў.

Адкрыў помнік Біркенмаер. Слізганула ўніз белая заслона, адкрываючы гранітны пастамент, на якім бюст Маршалка. Музыка зайграла Яго мелодыю "Яшчэ Польшча не загінула". Гэтай мелодыяй нядаўна яшчэ віталі Яго жывога. Цяпер у вышыні пастамента сурова, задуменна глядзіць на Дрывяты Яго абліччa. На пастаменце надпіс: «Юзаф Пілсудскі. Аднавіцель Польшчы. Першы яе маршалак. Вялікі сын Віленскай зямлі».

Прамаўляе ксёндз-доктар Слядзеўскі. Кажа пра помнік, твор маладога таленавітага мастака Альфонса Карнага...

Нарэшце палкоўнік Гілевіч пасля абмалявання стасункаў Маршалка Пілсудскага да ўсходніх земляў прадставіў кароткую гісторыю помніка. Казаў пра калектыўнае шанаванне браслаўцаў, моладзі ЦІФВа і аўтара помніка, якія сардэчнымі вузамі звязаны з Браславам...

Аркестр зайграў мелодыю 1-й брыгады, а прадстаўнікі арганізацый пачалі ўскладаць вянкі з галінак піхты, дубу, кветах і жытніх каласкоў ад сельгасшколы, вясковай моладзі, з каласкоў пшаніцы – ад гурткоў гаспадынь. Вакол пахне піхтай і кветкамі.



Урачыстасць скончылася. Праз хвіліну адбудзецца парад. Аглядаю помнік. На адваротным баку пастамента чытаю: "Па зову сэрцаў мастака, моладзі інстытуцкай і зямлі браслаўскай паўстала гэта сведчанне шанавання 5 ліпеня 1936 г."

Аўтар помніка малады таленавіты разьбяр Альфонс Карны, так палюбіў Браслаў, што падараваў гораду бюст Правадыра, а таксама спраектаваў кампазіцыю помніка. У будучым хацеў бы дакончыць працу па прывязцы помніка да мясцовасці. Патрэбна арганізаваць тэрыторыю вакол помніка: выкласці збягаючыя да возера прыступкі гранітам. Тады гэта месца стане прыцягваць на адпачынак мясцовых жыхароў.

Мастак любіць дзяцей, асабліва бедных, занядбаных, галодных. Такіх дзяцей ЦІФВ падкармлівае ў сваім лагеры (і сёння для іх з удзелам мясцовых арганізацый будзе наладжаны падвячорак і гульні). Ён заўважыў, што для дзяцей і людзей з вёскі постаць Правадыра мала аб чым кажа і таму вырашыў наблізіць маршалка да іх.

Адбылося гэта ў 1934 г., калі мастак, слухач Акадэміі Прыгожага мастацтва прыехаў у лагер у Браслаў. Тады ўжо працаваў над галавой Ю.Пілсудскага. Атрымаў за працу некалькі ўзнагарод, напрыклад у Захенце, узнагароду сталіцы Варшавы, стаў лаўрэатам Акадэміі Навук. Скульптуру прыхільна сустрэлі на выставах у СССР, Брусэлі. Адліўку заказаў Нацыянальны музей у Раперсвілі. Цяпер гэты выкананы ў бронзе твор, поўны ўнутранай сілы, паглядае на Дрывяты.

Помнік маляўніча акружаны могілкавым скверам, возерам, забудовамі калоніі для ўрадаўцаў. Толькі ззаду за помнікам бачны брыдкія хлеўчукі, якія засланяюць від на каталіцкія могілкі. Але трэба ісці да возера. Пачынаецца парад. Праходзяць вайсковыя часці, прадстаўнікі грамадскіх арганізацый, моладзь з лагераў адпачынку і мясцовая моладзь. Некаторыя гурткі Маладой Вёскі вылучаюцца прыгожымі льнянымі строямі дзяўчат і хлопцаў. Хлопцы ў белых ільняных строях і вялікіх капелюшах з саломы. Выглядае гэта сапраўды прыгожа і дадае асобнага хараства, своеасаблівага рэгіянальнага стыля...

Папалудні адбыўся паказ водных практыкаванняў, спаборніцтвы паміж студэнтамі. Студэнты прадэманстравалі разнастайную праграму: заплывы на 50 м дзяўчат і хлопцаў класічным стылем і кролем, спаборніцтвы на байдарках, плаванне групавое і фігурнае, скокі з чатырох- і адна-метровага трамплінаў, ныранне на адлегласць і на час, распрананне хлопцаў у вадзе, шуканне талеркі на дне, паказ сітуацыі перавароту байдаркі. Шматлікія гледачы з вялікай цікавасцю назіралі за практыкаваннямі і адначасова кідалі позіркі на белыя ветразі яхт. 14 яхт стартавалі а 16.30 і рушылі да канчатковай мэты – вострава, на далегласць у 6,5 км. Яхты ішлі даволі роўна, на блізкай адлегласці адна ад другой. Даволі нечакана захмарылася, наляцеў шквал. Пачалося драматычнае змаганне яхтсменаў са стыхіяй. Шквал раскідаў яхты па акваторыі, дзьве адразу пацярпелі аварыю. Першай да берага прыбыла яхта Таварыства фінансавых урадаўцаў, якую да мэты за 57 хвілін прывёў Юльян Буйка. На другім месцы – доктар Вільгельм Бярэцкі на ўласнай яхце, на трэцім – Станіслаў Чарноцкі (ЦІФВ).

Асобна залічваліся вынікі спаборніцтваў яхт з ветразямі плошчай 32 кв.м. Тут першае месца заняў Лявон Матуль, на другім – Андрэй Смалкоўскі (абодва на ўласных яхтах). Адзін з удзельнікаў Бронэк Чэх (з ЦІФВ) разам з Кленовічам сышлі з трасы, каб выратаваць турыстычную яхту, якая пачала тануць. На фініш не вярнуліся таксама яхта Паліцэйскага клуба, якая прычаліла да ўласнай прыстані, і прыватная яхта Дзмітрыя Васілеўскага. Апошнюю яхту доўгі час не маглі знайсці. На пошукі рушылі дзве маторкі і дзве лодкі з ветразямі. Яхту з парваным ветразем знайшлі на супрацьлеглым беразе Дрывятаў. Пошукі сярод раз'юшанай стыхіі на хвалях да двух метраў вышынёй, у цемры, пад моцным дажджом, былі поўныя драматычнага напружання.

Вось так аднаго дня Дрывяты паўсталі перад гледачом ва ўсёй сваёй рознабаковай прыгажосці.

Гартаючы старыя газеты

Браслаў. Рэха святкавання дзевятай гадавіны незалежнасці.

12 лістапада перад аматарскім спектаклем, які ладзіўся з нагоды паліцэйскага свята, быў прачытаны даклад аб лістападаўскіх падзеях, якія прывялі да аднаўлення незалежнасці Польшчы. Гэты даклад па некаторых прычынах не мог быць прачытаны ў самы дзень уваскрасення нашай дзяржавы. З дакладам выступіў О.Гедэман, кіраўнік агульнай школы ў Браславе.

Аднак, якое расчараванне чакала тых, хто спадзяваўся, што даклад О.Гедэмана будзе хаця б аб'ектыўным у дачыненні да падзей, якія прывялі да перамогі польскіх патрыётаў з польскай вайсковай арганізацыі на чале галоўным камендантам – Юзафам Пілсудскім.

Пан Гедэман казаў даволі шмат, але толькі не аб 11 лістападзе і напрыканцы так выглядала, што нібы ўсё само зрабілася!

Што ж гэта выходзіць, ці гэта ўсё наўмысна робіцца, ці проста бракуе звестак з роднай гісторыі. І ў першым і ў другім выпадках настаўнікі заклікаяы сцерагчы веды, не павінны несумленна падаваць слухачам гістарычныя факты, дапускаць іх вольную інтэрпрэтацыю. Такія настаўнікі не могуць выкладаць у польскіх школах.

Таму мяркуем, што ... начальства возьме гэта пад увагу і дапаможа пану Гедэману заняцца чымсці іншым, пасуючым яму. Гэтага патрабуе справа асветы.

Kurjer Wileński. 18 лістапада 1927 г.

Як святкавалі імяніны Правадыра Народа ў Браславе

Напачатку хацеў бы падкрэсліць, што Браслаў як Браслаў, большай урачыстасці тут назіраць не даводзілася. Горад меў выключна ўрачысты выгляд, за дзень да гэтага па святочнаму ілюмінаваны. Найбольш прадстаўніча і найпрыгожа выглядаў гмах "Рольніка", потым пастарунак паліцэйскай камендатуры і староства. Прыгожа быў аздоблены шпіталь. Клопатамі арганізацыі афіцэраў-рэзервістаў была пастаўлена камедыя Турскага ў трох актах "Чары мундзіра". Пастаўлена, як для Браслава, нядрэнна. Спектакль зрабіў на гледача ў цэлым добрае ўражанне і аб гэтым сведчыў шквал доўга не сціхаючых воплескаў. Былі аднак у дзень урачыстасцей і пэўныя недарэчнасці. Як гэта ў Браславе ды без недарэчнасцей?

Наведалі мы царкву. Тут вельмі сімпатычны і лаяльны святар, благачынны Васілеўскі прыгожай польскай мовай казаў у гонар Правадыра Народа і скончыў словамі: "Панове! Узнясем разам з усімі праваслаўнымі малітвы да Бога за здароўе і доўгія гады жыцця за таго, каго дала нашай Польшчы Божае Наканаванне, а болей пэўна панове пачуеце пра Маршалка ў рымска-каталіцкай святыні".

Ксёндз жа каталіцкі не ўспомніў пра Маршалка ані словам. Салдацікі, якіх шмат было ў храме, прагнулі штосьці пачуць пра Правадыра з вуснаў святара. Сорам! У царкве казалі пра правадыра, у сінагоге таксама ... У касцёле каталіцкім нічога! Ані слова.

Kurjer Wileński. 28 сакавіка 1928 г.

З нашага гумару

Праўда

Даўно гэта было. Як Напалеон ішоў на Маскву, то недзе па дарозе ўбачыў беларускую бабу і вырашыў даведацца, за каго тутэйшы народ: за яго ці за рускага цара Аляксашку І. Вось ён праз перакладчыка і запытаўся – як бы тая баба хацела: ці каб француз пабіў расейца, ці каб расеец француза. А баба надоўга думаючы і адказала: “А я б, паночку, хацела, каб француз, заняўшы Маскву, пагнаў, пагнаў расейца, ды і сам не вярнуўся!..”

Кароткая гісторыя Беларусі. В.Ю.Ластоўскі.

* * *

Пытаецца неяк адзін разумнік у мясцовага мужыка: “А якія Саветы лепшыя: першыя ці другія?” Той і адказвае ўпэўнена: “Зразумела, першыя!” “Чаму ж? – пытаецца разумнік. А мужык яму на тое: “Першыя як хутка надышлі, так жа хутка і адышлі. А вось другія, мусіць, застануцца ў нас надоўга.”

“Гарт Саюз Беларускіх патрыётаў”. Архіў навейшай гісторыі. Мн. 1997.

Дзе лепш

Восень 1939-га. Пасля “вызвалення” пачаліся мітынгі, сходы. Наляцела з Усходу процьма ўпаўнаважаных, кантралёраў, агітатараў. Вось на адным сходзе адзін агітатар размалёўвае, як добра жывецца ў Савецкім Саюзе працоўным. А дзядзька Восіп, які за сваё жыццё пабываў і ў Амерыцы, і ў Францыі, і ў Латвіі пярэчыць яму ды, відаць, засаджвае таго агітатара “у лужу”. Стаміўшыся, агітатар па-філасофску падсумоўвае: “Да, везде хорошо, где нас нет”. А на тое яму дзядзька Восіп: “Так, таварышч, дзе вас з вашымі сябрукамі няма, сапраўды ўсюды добра.” – намякаючы на новага, надоўгага і някернага хаўрусніка Савецкага Саюза – фашысцкую Германію.

З вуснаў

Брыгадзір

Аднойчы ў тым жа 1939-м абвясцілі ў вёсцы сход, а прыйшлі на яго можа 5-6 мужыкоў з 40-ка двароў. Агітатар раззлаваўся, пачырванеў як ягоны сцяг, крычыць, кулакамі махае: “Так, ды растак, ваша контррэвалюцыйнае ат...дзе. Дзе ваш брыгадзір?” На тое адзін з мужыкоў: “А хто гэта такі?” “Дурань, – на тое яму агітатар. – Кіраўнік, які камандуе, калі на працу выхадзіць, каму што рабіць.” А на тое яму мужык: “Гэта, таварышч, у вас мужыкі – дурні, калі не ведаюць, калі і што ім рабіць, дык ім той брыгадзір патрэбен. А ў нас, дзякаваць Богу, кожны мужык на сваёй зямліцы сядзіць ды сам добра ведае, калі і што яму рабіць. Так што без таго брыгадзіра добра абыходзімся.”

З вуснаў

Змазка

Трэба было аднаму агітатару ехаць з адной вёскі ў другую. Выдзелілі яму фурмана. Едуць, а кола ў фурманцы так непрыемна рыпіць ды рыпіць. Агітатар фанабэрысты папаўся, напупыраны, нібы той індык. Дапякае фурмана: “Лентяй, разгильдяй. Все вы тут разболтались при панах. Уже смазать ось в колесе не мог догадаться.” Фурман спыніў фурманку, падпёр, зняў кола ды папёр у лес. Праз пяць хвілін прынёс яго, уздзеў ды далей паехалі. І цуд – кола рыпець перастала. Але з часам агітатар пачаў круціць носам – такі смурод пайшоў ад таго кола. Ён зноў на фурмана: “Ты, идиот, чем колесо смазал, что дышать невозможно?” Фурман адказвае: “Дык, панышок-таварышочак, што было, тым і змазаў. А ў нас вядома: какая власть – такая и мазь.” – каб дагадзіць, нават перайшоў на рускую мову. “Власть совецкая, а мазь г...цкая”.

З вуснаў

Стары габрэй

Жыў яшчэ за польскім часам у суседнім мястэчку вельмі багаты ды стары габрэй, які меў вялікую сям'ю. Памёр ён. Сабралася ўся радня чытаць тэстамент, а ў ім напісана, каб прадалі ўсю маёмасць, усе камяніцы, крамы, склады, усіх коз, усю мэблю. Тады ўсе грошы каб палажылі да яго ў труну, а што засталося, каб падзялілі пароўну. Даведаліся пра гэта сыны, дочкі, зяці, нявесткі, пляменнікі, унукі. Плачуць, а рабіць нечага: жаданне памерлага – закон. Прадалі ўсё, сабралі грошы, суюць у труну. Труна поўная, а яшчэ больш застаецца. Не ведаюць, што рабіць. Пайшлі да рабіна, можа ён што парадзіць? Выслухаў іх рабін і кажа: “Сапраўды – молада-зелена. Ідзіце да натарыуса. Зрабіце ў яго вэксэль на ўсю суму. Палажыце ў труну памерламу, а грошы падзяліце.” Так яны і зрабілі. І ўсе засталіся задаволеныя.

З вуснаў

Сабраў В.Ралейна

Даслаў В.Каралёў

« ПАВЕТ » DISTRICTUS

ВЫДАННЕ КРАЯЗНАЎЦАЎ БРАСЛАЎШЧЫНЫ



Наклад 299 асобнікаў. Распаўсюджваецца бясплатна.

Выдаецца з ліпеня 2001 г.

Адказны за выпуск: Кастусь Шыдлоўскі
г.Браслаў, вул.Кастрычніка 11-10, тэл. 21-4-28
E-mail: brasmc@vitebsk.by

Над нумарам працавалі: Кастусь Шыдлоўскі, Аляксандр Панцялейка, Валеры Буко

Выдадзена пры дапамозе цэнтра выдавецкіх ініцыятыў «Сумежжа» (Паставы)